

第 4 期
(总第 370)

二〇二五年四月二十一日

本期目录

- ◆ 美国政策瞄准造船业：全球航运市场面临动荡
- ◆ 中国船厂竞争力完好无损，船东将重返中国船厂
- ◆ 美国狂飙政策推波助澜，造船市场超预期回调
- ◆ 首艘！常石造船最大集装箱船开工
- ◆ 2025 年第一季度船舶工业出口分析



协会地址：浙江省舟山市新城体育路 10 号 8 楼

邮政编码：316021 秘书处电话：(0580) 2285567 (传真同)

协会网站：www.zseafert.cn E-mail: zswjmxh@126.com

美国政策瞄准造船业：全球航运市场面临动荡

在全球航运业亟需扩大造船产能以满足脱碳需求的背景下，美国近期推出的破坏性政策可能对市场造成严重冲击。船舶经纪公司 Xclusiv 在最新周报中指出：“美国贸易代表办公室（USTR）提议对中国建造或运营的船舶征收单次靠港高达 150 万美元的高额港口费，这一政策已在全球工业和贸易集团间引发激烈争议。该措施基于美国《301 条款》对中国‘操纵造船与海事领域’的调查，被部分人士视为维护经济主权的‘大胆举措’。然而，行业利益相关方普遍对此表示深切担忧，批评者警告称，该政策可能引发比其试图解决的问题更严重的连锁反应。”

行业分裂：支持与反对声浪交织

根据 Xclusiv 的报告，“USTR 听证会从一开始便暴露出立场的分化。尽管美国制造业联盟（Alliance for American Manufacturing）和部分海上服务运营商以‘国家安全’和‘产业独立’为由表示支持，但绝大多数行业代表提出反对。世界航运理事会、美国全国农民合作社理事会、美国石油协会（API）及能源出口商均强调了一个共同担忧——成本上升与物流中断。这种恐惧并非理论假设：中国建造的船舶占全球船队的近 30%（集装箱船）和近半数（干散货船）。石油与能源行业尤其拉响警报——当前美国原油及成品油运输严重依赖中国建造的油轮。API 警告称，若政策落地，美国原油出口量可能骤降 20%，消费者每年将额外承担 300 亿美元成本。乙醇出口商在创纪录年份亦担忧竞争力削弱与市场波动加剧。”

政策不确定性冲击供应链

“受政策不确定性影响，美国乙醇价格已开始下跌。航运公司、贸易商和港口当局指出，若费用机制生效，其影响将沿供应链传导，波及出口商乃

至终端消费者。数据显示，2025年2月美国港口靠港船舶中，近五分之一为中国建造，风险敞口巨大。由于马士基、地中海航运（MSC）和以星航运（ZIM）等巨头严重依赖中国造船产能，港口费可能扭曲竞争格局——仅依赖非中国船队的运营商或将获得不公平优势（前提是此类运力能满足全球需求）。”

Xclusiv 补充道：“该提案更具争议性之处在于缺乏短期替代方案。美国造船业近乎停滞，年产量仅为个位数，而中国年交付量高达 1700 艘。尽管政策制定者希望吸引韩国和日本船企赴美建厂，但此类转型需耗时数年甚至数十年。在此期间，高昂费用或迫使船舶绕开美国港口，催生离岸转运枢纽等规避手段，并导致美国小型港口使用率下降——美国港口管理局协会的证词已印证这一趋势。”

Xclusiv 总结称：“USTR 的提案揭示了一个真实而紧迫的问题：中国在造船业的统治地位及其衍生的战略脆弱性。然而，现有解决方案过于粗暴且可能扰乱经济。尽管贸易与产业政策调整势在必行，但必须采取战略性、多边化的路径，并充分考虑全球经济复杂的相互依存关系。”（航运界）

中国船厂竞争力完好无损，船东将重返中国船厂

上周，美国贸易代表办公室（USTR）宣布了修订后的港口费征收措施，调整了实施范围，在精准打击中国船东的同时，减轻了对非中国公司拥有的中国建造船舶或新造船的收费。

对此，分析师认为，调整后的美国港口收费方案降低了新造船交易的不确定性，船东们将重返中国船厂订船。

中国船厂仍将保持领先地位

由 Parash Jain 领导的汇丰银行分析师认为，中国船厂的竞争力应能保持完好无损，“调整后的港口费用将减少非中国航运公司在新造船决策方面的不确定性，这对包括扬子江船业集团在内的中国船厂来说是利好消息。这也消除了最初提议下韩国船厂可能获得的任何潜在竞争优势。”

“我们预计，中国船厂将在大多数船舶领域保持领先地位。中国船厂待交付的新造船订单将恢复进程，尤其是考虑到近期与韩国和日本同行相比出现的价格差距。”

汇丰银行对在新加坡上市的扬子江船业集团予以“买入”评级，并预测该公司将从美国港口费提案中获得最大收益。

在美国贸易代表办公室首次提出港口费提案后，扬子江船业曾是受影响最大的公司，其市值下跌了 36%。汇丰银行预计股价将“大幅反弹”。

收费方案相比最初有所收缩

USTR 最初拟议的收费措施包括：

◆ 对中国运营商的船舶每次进入美国港口征收最高 100 万美元的费用，或按船舶净吨位每吨 1000 美元的标准收费。

◆ 对于非中国运营商，若其船队中包含中国建造的船舶，则根据其在船队中的占比，每次进入美国港口征收最高 150 万美元的费用。例如，船队中中国建造船舶占比超过 50%，每次停靠费用为 100 万美元；占比 25%-50% 之间收费 75 万美元；低于 25% 收费 5 万美元。

◆ 订购中国建造的船舶的运营商也将面临最高 100 万美元的停靠费用。

相比之下，上周正式公布的方案降低了收费力度，增加了对非中国船东和运营商的豁免情况。

（新方案详情见本公众号此前报道“看看这份美国刚公布的港口收费方案，一切都不言自明”）

汇丰银行称，总体而言，除了对中国船东和运营商的影响之外，这些措施对航运业“影响不大”。

Parash Jain 及其团队指出，这些费用不适用于连续停靠美国港口的情况，并且将根据净吨位计算，而不是统一收费。

他们表示：“我们预计这对全球贸易流量以及干散货、液体货物或集装箱运输的成本影响极小。”

根据克拉克森 (Clarksons) 的数据，基于 2024 年的航次情况，美国港口的停靠业务中，只有 9% 的船舶会受到新收费提案的影响，相比最初方案传出时人们担心的 43% 有所下降。

船东接连下单中国船厂

在美国试图通过港口费等举措打击中国造船业的背景下，中国船厂凭借强劲的实力和优势依然吸引到大客户下单。

近日，希腊船东 Angelakos (Hellas) 宣布启动第 5 轮新造船计划，将与 2 家中国船厂——南通中远海运川崎和大连中远海运川崎合作建造 8 艘先进、环保的 82000 载重吨卡姆萨尔型散货船，预计在 2025 至 2028 年陆续交付。

据船舶经纪公司 Clarksons 称，Angelakos 似乎是在南通中远海运川崎新增了 2 艘 82000 载重吨新造船订单，其余 6 艘是更早之前下单的，上述 2 家船厂各承建 3 艘。

与此同时，另一家中国船厂恒力重工据传也新接到一笔大单。有消息称，恒力重工与欧洲知名班轮运营商地中海航运公司 (MSC) 签订了 6 艘 22000TEU LNG 双燃料集装箱船建造合同。

作为恒力重工的重要合作伙伴，地中海航运此前已多次在该船厂下单，包括 10 艘 21000TEU LNG 双燃料集装箱船与 10 艘 24000TEU 超大型 LNG 双燃

料集装箱船；去年8月，双方签署了一项战略合作框架协议，覆盖新造船、发动机、船舶修理、改装等业务领域。（中国船检编辑）

美国狂飙政策推波助澜，造船市场超预期回调

2025年1季度，美国对中国造船业301调查拟议限制措施尚未敲定，叠加反复无常的关税政策，国际航运市场高位回调，造船市场订单大幅下滑，新船价格出现松动。2025年全年，如美继续加码对中国航运造船业的打压以及保持加征关税等保护主义政策，国际航运市场必将持续动荡，造船市场订单需求回落几成定局，船价面临下行压力。

01. 美国系列举措正在撕裂全球贸易体系，航运市场遭受冲击

尽管国际航运市场整体费率仍处于相对高位，但同比、环比均出现下滑，多数船型市场跌幅超预期。1季度，克拉克森海运指数均值为23185美元/天，同比、环比分别下滑6.5%、0.5%；其中，散货船、原油船运价指数BDI、BDTI季度均值的同比跌幅分别为38.7%、29.4%，环比跌幅分别为23.7%、5.3%；17.4万方LNG船即期费率、8.4万方VLGC 1年期期租费率、6500车位汽车运输船1年期期租费率季度均值的同比跌幅分别为68.5%、27.4%、47.8%，环比跌幅分别为41.3%、7.9%、30.8%。

船型	运价（指数）指标	2025年1季度均值	同比	环比
原油船	BDTI	905.57	-29.4%	-5.3%
成品油船	BCTI	705.54	-33.8%	23.6%
散货船	BDI	1118.33	-38.7%	-23.7%
集装箱船	CCFI	1350.44	4.6%	-6.6%
17.4万方LNG船	即期费率	18346美元/天	-68.5%	-41.3%
8.4万方VLGC	1年期期租费率	38884美元/天	-27.4%	-7.9%
6500车位PCTC	1年期期租费率	60000美元/天	-47.8%	-30.8%

数据来源：Clarksons，中国船舶集团经济研究中心。

当前，特朗普政府激进、不稳定的贸易政策是影响全球贸易的最关键因素之一，航运市场已然成为一个同时在经历大国政治博弈、贸易秩序重塑的角斗场，恰逢世界宏观经济发展承压之际，未来走势的复杂程度和不确定性陡然上升。以集装箱航运市场为例，美国进口商因无法判断货物抵港面临的关税政策，对当前亚洲至美国的出货持观望态度。德路里数据显示，3-4月，跨太平洋、跨大西洋及亚洲-北欧和地中海三大航线的停航次数升至198次，远超2024年同期水平（135次）；然而，特朗普又于4月10日宣布对中国以外的国家设定为期90天的10%关税基准期，或将导致旺季货物抢先发运，加剧市场波动。从全年看，美国关税政策将迫使全球海运贸易进行大幅调整，若美国坚持实施船舶301调查拟议措施，届时航运市场将面临新一轮剧烈动荡。

02. 全球新船订单大幅下滑，但并不意味着本轮造船周期已经结束

美国关税政策以及301调查拟议措施直接影响了船东的订造意愿，叠加部分船型运力过剩与运费低迷的压力，开年首季全球新船订单明显萎缩。根据克拉克森数据统计，1季度，全球共成交新船订单296艘、1825.7万载重吨，以载重吨计同比下滑58.8%，订单规模为本轮造船周期以来（2021年以来）的同期最低成交水平；从主要船型看，散货船需求疲软尤为突出，1季度共成交16艘、180.1万载重吨，以载重吨计同比下滑87.0%；油船、LNG船和LPG船成交规模分别为307.0万、40.3万、32.0万载重吨，同比均下跌超80%；集装箱船成为市场唯一亮点，共成交80艘、1143.5万载重吨，以载重吨计同比上涨238.1%，占同期全部订单的62.6%。

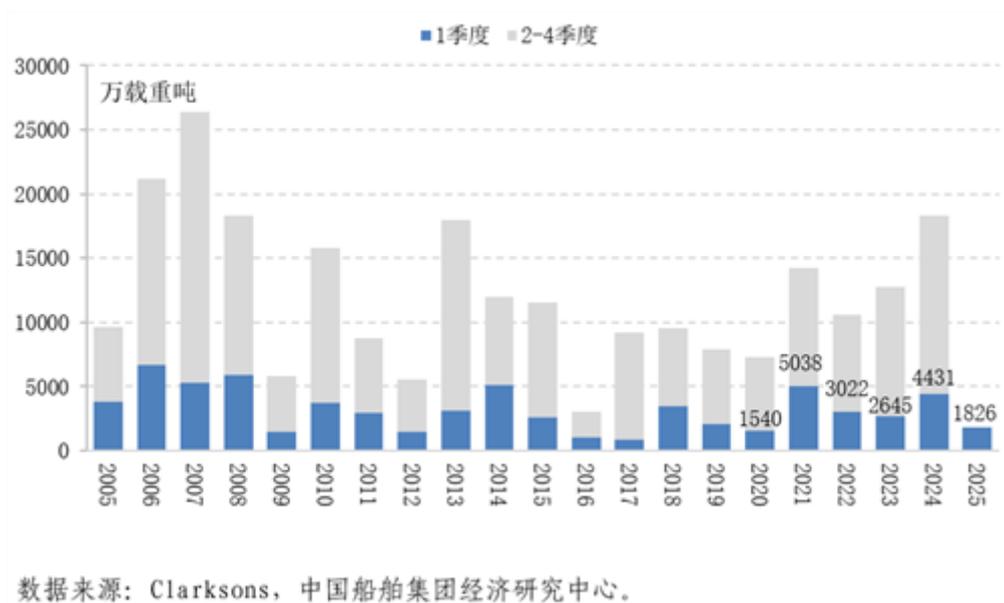


图 2. 全球新船订单成交情况

船型	艘数	万载重吨	同比
散货船	16	180.1	-87.0%
原油船	13	226.4	-83.4%
成品油船	23	80.7	-83.7%
集装箱船	80	1143.5	238.1%
LNG 船	13	40.3	-86.0%
LPG 船	9	32.0	-84.9%
其他	142	122.9	-65.7%
合计	296	1825.7	-58.8%

表 2. 主要船型订单成交情况 数据来源: Clarksons, 中国船舶集团经济研究中心

图 3. 主要船型订单占比 (以载重吨计) 数据来源: Clarksons, 中国船舶集团经济研究中心

即便没有美国政策因素的影响, 2025 年全球订单规模也将受近两年订单集聚释放、多数船厂近期交船位稀缺、新船价格持续高位等影响而出现阶段性回调。现叠加考虑船舶 301 调查拟议限制措施、关税政策等影响, 我们预

计全年新船订单量将回落至 8000-9000 万载重吨水平，同比下滑 50%。需要指出的是，全球造船业自 2021 年起进入景气周期，背后是海运贸易温和增长的预期之下，上一轮超级周期后交付的船舶需更新订造的基本逻辑，当前这一支撑并未产生根本性的变化；同时，与上一轮周期不同的是，因造船产能有限，本轮周期内订单的释放节奏更为温和。因此，尽管市场的不确定性在增加，但船东并没有失去投资订造的基本动力，或是在等待“靴子落地”后相对确定的时机。1 季度的订单下滑，我们认为并不指向本轮造船周期的终点，而是订造时间后移的阶段性反映。

03. 船舶资产价值承压，年内面临继续下行的压力

新船价格出现高位松动迹象，二手船成交跌至阶段性谷底，船东的投资决策更趋谨慎。3 月，克拉克森新造船价格指数收于 187.43 点，季度内下滑 1.0%。分船型看，油船新船价格指数跌幅最大，季度内下滑 3.6%，3 月收于 214.83 点，已低于 2024 年的同期水平；集装箱船、散货船新船价格指数同期跌幅分别为 0.8%、0.3%，3 月分别收于 117.62 点、172.69 点。与此同时，克拉克森数据显示，1 季度共有 434 艘二手船舶完成交易，成交金额共 82.3 亿美元，两项指标均创本轮周期以来（2021 年以来）单季度新低。



数据来源: Clarksons, 中国船舶集团经济研究中心。

从现阶段情况看，本轮周期内，克拉克森新造船价格指数峰值出现在2024年9月末，为189.96点，此后至今整体处于下行趋势中，2025年3月的船价指数较峰值下滑了1.3%。短期而言，随着新造船市场需求回落，以及新增造船产能陆续投入使用，将一定程度缓解坞位紧张的现状，不排除年内船厂出现降价抢单的情况。船舶经纪和咨询机构BRS Group在其报告中指出，2025年旧船价值将继续走低，并预计全年新船价格下跌幅度将超过10%。

04. 韩美合作将加剧行业格局演变，短期中国份额或有所回落

韩美合作加速推进，将成为影响全球造船业格局演变的重要变量。韩国造船业受现有船位资源紧张及中国造船业崛起等因素影响，近年来不断调整业务结构方向，与美国的关联愈加紧密。2025年开年，韩国就确定将在1季度内确立韩美合作一揽子计划，并在2月末与美国商务部会谈时提出举韩国造船业之力优先满足美国军舰、油船及破冰船订单；3月，韩华海洋重启对澳大利亚Austal造船集团的收购；近期，美国最大的军工造船企业亨廷顿·英格尔斯工业公司(HII)与韩国HD现代重工签署谅解备忘录协议(MOU)，意味着韩国造船企业未来可能为美国建造军舰。美国方面，特朗普除持续推进船舶301调查外，还在白宫设立了“造船办公室”，并于近期签署了行政令，授权各政府机构在最多七个月的时间内制定重振国内海运业的行动计划，行政令明确提出依靠盟友推进海事业振兴。韩美两国在合作中形成的技术壁垒及美国各项地缘政治手段等可能催生出新的产业阵营，全球造船业格局将因此而产生变化。

当前中国市场份额领先地位总体稳固，但短期或有所回落。根据克拉克森数据，2025年1季度，中国船企承接订单945.1万载重吨，占同期全球订单的51.8%，相较韩国和日本船企的646.4万、35.4%和57.9万载重吨、3.2%的订单规模仍具备明显的领先优势。但值得注意的是，一方面，本季度中国

船企订单份额已低于当前造船周期内（2021-2024 年）所有年份的水平；另一方面，2025 年 1 月和 3 月，韩国船企单月订单承接规模均超过中国船企。在美国 301 调查拟议限制措施背景下，船东或将重新考虑新船订单投放时点和投放船厂，中国造船业新订单承接将面临压力和风险挑战，但考虑到韩日造船产能瓶颈、中国造船业综合竞争优势和产业发展韧性等，短期内全球造船业格局不会出现颠覆性重构，中国造船业全球市场地位不会改变。（中国船舶经研中心）

首艘！常石造船最大集装箱船开工

4 月 16 日上午 9 时 58 分，由常石造船（舟山）建造的首艘甲醇双燃料 5900TEU 集装箱船，在舟山常石造船秀山工厂内正式开工。

本船配备了三井 E&S 制造的甲醇双燃料发动机 Mitsui-MAN B&W 6G80ME-C10.5-LGIM-EGRTC。值得一提的是，该发动机是日本国内实际投入使用的首台甲醇双燃料设备。

这艘 5900TEU 集装箱船是常石造船迄今为止建造的最大尺寸集装箱运输船，最多可装载 5915 个 20 英尺集装箱，冷藏集装箱最多可装载 1400 个。

在技术应用方面，该船优化船体形状，采用常石造船独创的节能技术 MT-FAST，这是由常石造船与日本邮船集团公司 MTI 联合开发的节能装置，通过在螺旋桨前部安装多个鳍片，调节水流，推进效率可提高约 4%。此外，船上还配备了大容量轴带发电机。作为双燃料船，新船既实现了一流的装载性能，同时燃油效率也不逊色于同级别重油船。

该船采用绿色甲醇燃料，以成为二氧化碳零排放的最终解决方案为核心

理念进行开发。因此，船上不仅主机采用甲醇为燃料，搭载的现代重工 HiMSEN engine（8H32DF-LM）发电机同样支持甲醇燃料，全力助推碳中和目标的实现。此外，船上还配备了可处理大容量岸电供应系统的设备，锚地停泊时关闭发电机，进一步实现二氧化碳零排放。

目前，常石造船已着手对旗舰船型 KAMSARMAX AEROLINE 和 TESS66 AEROLINE 进行甲醇燃料船型的开发设计，并在持续接获相关订单。今后，常石造船将以实现碳中和为目标，持续推动甲醇燃料船舶的进一步实用化。（国际船舶网）

2025 年第一季度船舶工业出口分析

2025 年第一季度船舶工业出口状况分析如下：

一、市场表现

订单与产值增长显著

2025 年第一季度，舟山修造船企业通过技术创新、绿色转型和政策支持，巩固了全球修船基地的领先地位。从历史数据来看，2023 年头两个月舟山修船产值达 14.3 亿元，同比增长 61.2%；2024 年舟山船舶产业产值突破 383.7 亿元，同比增长 26.4%。3 月底，舟山凭借全球 20% 的修船市场份额，订单量持续上升。长宏国际手持新造船订单近 80 艘，船期排至 2029 年，集中在 LNG 双燃料集装箱船等高附加值船型；舟山中远海运重工等企业因脱硫塔改装业务需求激增，单船维修产值可达千万元以上。新能源船舶与非船业务成为新增长点，太平洋海洋工程完成国际首艘集装箱船甲醇双燃料动力改装交付。

未来一段时间，高端船舶改装和绿色修船领域将持续火热，随着环保要求提升和新能源技术发展，LNG 动力、甲醇动力船舶改装需求可能进一步增

长。非船业务也将保持良好发展势头，助力舟山巩固全球修造基地地位。

二、技术创新

绿色修船技术取得全球领先地位，超高压水除锈、封闭式喷漆等绿色技术全面推广，替代传统喷砂工艺，单船减少 700 吨矿砂粉尘排放，舟山中远海运重工、万邦船舶重工等企业获评国家级“绿色工厂”，并推动绿色修船国际认证试点建设，成立中国（舟山）绿色修船国际认证联盟。智能化与数字化转型也在深化，“船舶智造 e 建通”平台实现远程质检、项目管理数字化，人力成本降低 90%；舟山中远海运重工应用“5G+船舶工业 AR”技术，船坞维修周期从 10 天缩短至 8 天，效率提升 30%。

绿色技术有助于舟山修造船企业满足日益严格的环保法规，提升企业形象和国际竞争力；智能化与数字化技术则提高生产效率、降低成本，增强企业在市场中的灵活性和响应能力。

三、政策与产业链

政府出台的一系列支持船舶与海工装备产业高质量发展的政策，如《舟山市船舶修造基地“十五五”发展规划》和《舟山市船舶工业高质量发展三年行动计划（2025-2027）》，为船舶修造行业的发展提供了有力的政策支持和创新环境，为业务拓展提供了资金和便利条件，促进产业链向高端化发展。政府还通过技改补贴、绿色金融等政策，鼓励企业升级设备，舟山海关为脱硫塔改装提供通关便利。在区域集群效应方面，舟山依托宁波舟山港区位优势，形成修造、配套、研发一体化产业链。

2025 年一季度修船产值占全国 40%以上，全球市场份额稳居 20%，国际合作不断深化，新加坡、欧洲等国际订单占比提升，东南亚、非洲等“一带一路”市场成为新增长点。产业链集群发展则提高了产业整体竞争力，吸引更多国际订单和合作，两者相互促进，推动舟山修造船业发展。

四、风险预警

1. 环保与成本压力

绿色技术虽降低污染，但 VOCs 治理、封闭车间改造等投入推高运营成本，中小企业资金链承压。建议企业优化成本管理，合理安排资金，政府加大对中小企业环保技术改造的补贴力度。

2. 全球经济不确定性

地缘政治紧张（如航运路线风险）和国际贸易波动可能抑制修船需求，船东议价能力增强压缩企业利润空间。企业应多元化市场布局，降低对单一市场的依赖，同时加强与船东的合作与沟通，合理协商价格。

五、总结展望

2025 年第一季度，舟山修造船企业通过技术创新、绿色转型和政策支持，巩固了全球修船基地的领先地位。未来，需深化智能化升级，如加大 5G、AI 技术在生产管理中的应用；加强产业链整合，提高配套设备本土化率；通过多元化订单和金融工具应对全球经济波动。舟山有望在“高端化、绿色化、智能化”路径下，持续引领中国船舶工业高质量发展。（**舟山市出口船舶预警点**）